

OPIS POSLOVA

1. Osnovni podaci

1.1. Pozadina

Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine (u daljnjem tekstu: Strategija) u okviru mjera za razvoj prometnog sustava predložena je izrada glavnih prometnih planova za pojedine regije Republike Hrvatske.

Ova Strategija predstavlja polazišnu točku u novom procesu planiranja prometnog razvoja Republike Hrvatske, a istom je predložena i izrada prometnih planova za pojedine regije. Strategijom su identificirana područja funkcionalnih regija (FR), a definiraju se kao regije s visokom razinom prometne interakcije i ne podudaraju se nužno s administrativnim regijama ili granicama Republike Hrvatske. Za svaku funkcionalnu regiju napravljena je detaljna analiza temeljem postojećih podataka, s fokusom na definiranje prometnih potreba na velikim udaljenostima te na regionalnoj, prigradskoj i lokalnoj razini. Jedna od regija se odnosi i na područje Sjeverne Dalmacije s preklapanjima sa susjednim FR, a nacionalnim prometnim modelom i Strategijom će se utvrditi i točne granice ovog područja, odnosno područja obuhvata ovog Plana.

Cilj analize područja Sjeverna Dalmacija (izrada glavnih planova razvoja) je da se ustanovi postojeće i buduće potrebe regije koje utječu na prometnu potražnju kao što su razvoj poslovne infrastrukture (tvornice, poslovne zone, postrojenja za preradu i obradu, itd.), razvoj znanstvenih institucija (škole, fakulteti, instituti itd.), razvoj zdravstveno-rehabilitacijskih ustanova (bolnice, toplice), razvoj trgovačkih centara (trgovačke zone i trgovački centri), razvoj sportsko-rekreacijskih sadržaja (sportski objekti i tereni) te razvoj kulturnih i zabavnih sadržaja (dvorane, kulturni objekti, zabavni parkovi itd.). Utvrđena potreba koristit će se u svrhu definiranja zahtjeva prometnog sustava (modela), paralelno s potrebama proizašlima iz relevantnih sektorskih analiza.

Slijedom navedenog Grad Zadar kao prijavitelj i Zadarska županija kao partner je sukladno sa sklopljenim ugovorom s Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture o dodjeli bespovratnih sredstava za projekte koji su financirani iz strukturnih fondova i Kohezijskog fonda EU u sklopu programa 2014.-2020. započela projekt „Izrada prometnog masterplana funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija“ koji obuhvaća izradu **masterplana i Stratešku procjenu utjecaja (plana/programa) na okoliš (Strateška studija)**, koja se izrađuje paralelno s Glavnim planom prometa FR Sjeverna Dalmacija.

Projektom će se detaljno analizirati interakcija unutar prometa i međusobno s ostalim sektorima, uzimajući u obzir misiju i viziju razvoja FR Sjeverna Dalmacija, te izraditi Glavni plan prometa FR Sjeverna Dalmacija i Strateška procjena utjecaja na okoliš što su glavni preduvjet za pokretanje razvojnih projekata.

Ciljana skupina projekta su jedinice lokalne i regionalne samouprave (JL(R)S) i njihove službe, čije su temeljne zadaće upravljanje javnim dobrom i planiranje u svrhu održivog razvoja zajednice. Efikasno i održivo upravljanje ovisi o postojanosti i kvaliteti strategija i planova koji su direktna potreba ove ciljane skupine. Druga ciljana skupina su korisnici i sudionici prometa ljudi, roba i usluga s područja FR Sjeverna Dalmacija. Definiranjem jasnih budućih intervencija ova ciljana skupina povećava razinu kvalitete života, rada i gospodarskih aktivnosti na cijelom području FR Sjeverna Dalmacija.

Grad Zadar kao prijavitelj i nositelj projekta zajedno s partnerom Zadarskom županijom je planirana temeljna organizacijska struktura za provedbu, a ujedno su i krovne institucije i kreatori misije i vizije razvoja te kao takvi i nositelji svih ključnih razvojnih projekata.

Obje institucije u svojoj organizacijskoj strukturi imaju odjele specijalizirane za pitanja prostornog uređenja i planiranja te su zbog toga identificirani važan dionik temeljne organizacijske strukture projekta. Također su specijalizirane i zadužene za kreiranje, koordinaciju, prijavu i provedbu razvojnih projekata.

Obje institucije usko surađuju na dnevnoj bazi i djeluju koherentno u prijavi i provedbi projekata te čine temeljnu organizacijsku strukturu ovog projekta. Temeljni dokument kojim se definira partnerstvo na projektu je Sporazum o suradnji na projektu, čiji su potpisnici Grad Zadar i Zadarska županija, a koji može uključiti i suradnju na drugim važnim zajedničkim projektima (npr. razvoj širokopojasne infrastrukture).

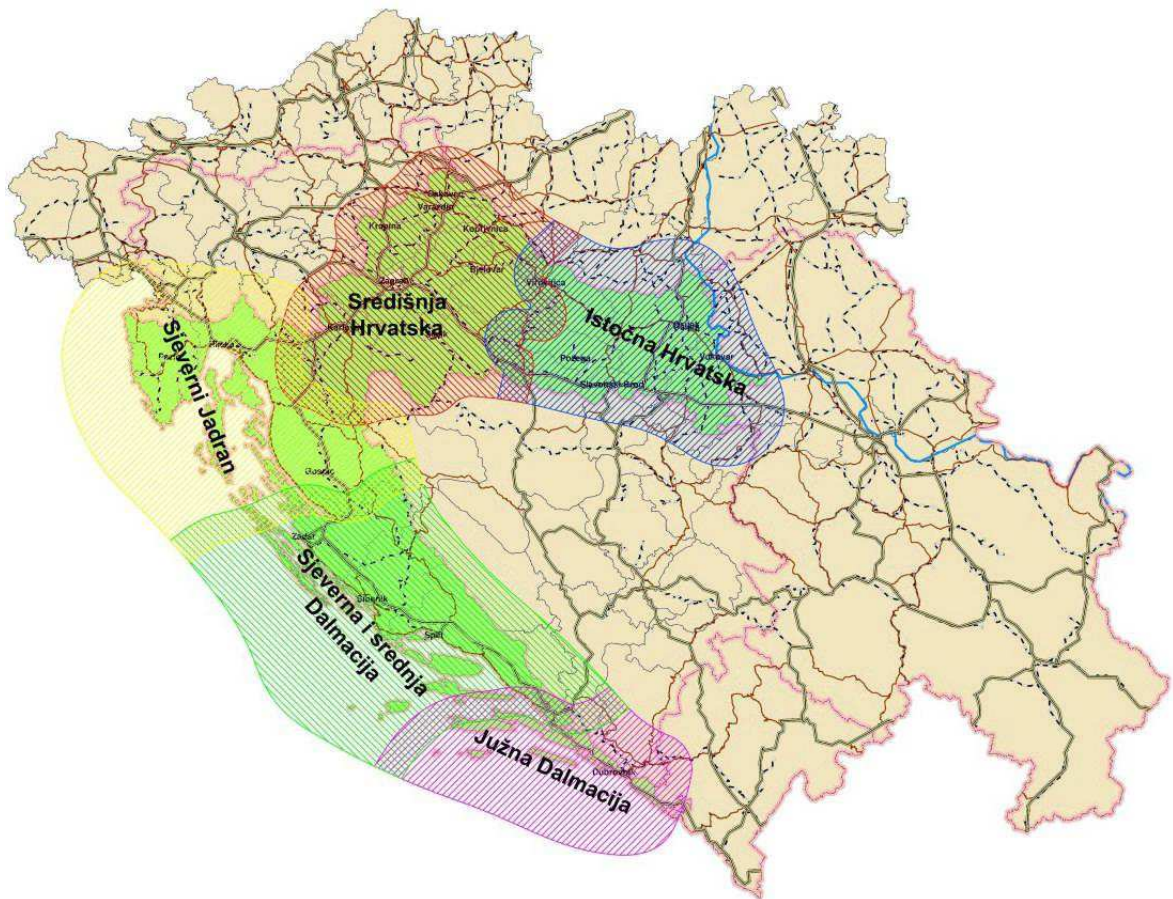
Šira struktura može uključivati oformljivanje Radne skupine za promet u sklopu čiji članovi mogu biti sljedeće institucije: gradovi, Razvojna agencija, Zračna luka, luke i lučke uprave na području FR Sjeverna Dalmacija, javna tijela za upravljanje cestama i željeznicama, Turističke zajednice i dr.

1.2. Poveznica sa Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske

1.2.1. Poveznica sa Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske u odnosu na područje obuhvata masterplana

Cilj analize funkcionalnih regija je razmotriti postojeće i buduće potrebe regija koje utječu na prometnu potražnju kao što su škole, bolnice, postrojenja za preradu otpada, postrojenja za obradu otpadnih voda itd. Utvrđena će potreba tada biti korištena u svrhu definiranja zahtjeva prometnog sustava u budućnosti, paralelno s potrebama proizašlim iz relevantnih sektorskih analiza. Strategijom je Republika Hrvatska podijeljena na pet funkcionalnih regija, koje karakterizira visoka razina prometne interakcije unutar njihovog prostora, i to kako slijedi:

- Središnja Hrvatska,
- Istočna Hrvatska,
- Sjeverni Jadran,
- Sjeverna i Središnja Dalmacija te
- Južna Dalmacija.



Slika 1: Funkcionalne regije

Funkcionalna regija Sjeverna i Središnja Dalmacija obuhvaća Dalmaciju, tj. područje koje se postupno sužava prema funkcionalnoj regiji Južna Dalmacija. Najvažniji gradovi regije, Zadar, Šibenik i Split imaju lučku infrastrukturu. Paralelno s morem proteže se dalmatinski planinski lanac koji odvaja glavne arterijske cestovne i željezničke prometnice. Autocesta trenutno obilazi ove gradove pa su glavni prometni tokovi odvojeni od stambenih područja.

Funkcionalna regija ima tri područja:

- Obalni dio s turističkim atrakcijama kao što su morski sportovi, putnički brodovi, staro kulturno nasljeđe od kojih su neka na popisima Svjetske baštine (npr. Šibenik, Split) i povezanim industrijama, osobito ribarstvom. Razvedena obala također je važna za pomorski turizam
- Ostali teritoriji koji su udaljeni od mora izolirani su i njihova je turistička privlačnost prilično skromna
- Veliki broj naseljenih otoka od kojih su neki gusto naseljeni (npr. Brač, Hvar) i vrlo značajna turistička područja. Dobra kvaliteta povezanosti između kopna i otoka u ovoj funkcionalnoj regiji ističe se kao prednost.

Planom obuhvaćeno područje funkcionalne regije zahvaća područje Zadarske županije te okolnih područja koja su prometno - funkcionalno povezana s njom. Županija je geografski položena tako da zahvaća visoko gorsko zaobalje i primorje te povezuje važne dijelove Hrvatskog primorja i Središnje Hrvatske što je čini jednom od najraznolikijih županija.

U nastavku su prikazani glavni zaključci kroz SWOT analizu u vezi s općim pregledom sjeverne, srednje i južne Dalmacije.

SNAGA	SLABOST
<ul style="list-style-type: none"> - vrlo razvijen turizam (morski sportovi, putnički brodovi, staro kulturno naslijeđe, nautički turizam) - gradovi povezani sa svojim predgrađima - povezana industrija (brodogradnja i ribarstvo) - očuvan morski okoliš - mediteranska poljoprivreda 	<ul style="list-style-type: none"> - odvojenost glavnih prometnica (ceste, željeznica) - prevladavajući efekt odvajanja - nepovezanost sa sjevernim dijelom Hrvatske - velika udaljenost između dijelova (i otoka) funkcionalne regije
PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> - povezanost autocestama s ostalim područjima Hrvatske - mogućnost širenja putničkih usluga i brodova na kružnim putovanjima - mogućnost proširenja turističke ponude i kapaciteta - atraktivnost priobalja kao mjesta života i rada 	<ul style="list-style-type: none"> - jačanje učinka odvajanja - opadanje teretnog prometa - rastuća stopa nezaposlenosti - slabljenje industrijske proizvodnje - visoka opasnost od onečišćenja mora - depopulacija i smanjenje gospodarskih aktivnosti na otocima i zaobalju

Tablica 1: Preslika tablice SWOT analize regije Sjeverna i Središnja Dalmacija i Južna Dalmacija iz Strategije prometnog razvoja RH

1.2.2. Poveznica sa Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske u odnosu na metodologiju izrade

U skladu s metodološkim smjernicama usuglašenima od strane Republike Hrvatske i Europske komisije, Strategija prometnog razvoja objedinjuje uobičajene metode strateškog planiranja.

U tom smislu, izrada nacionalne prometne strategije uglavnom se temelji na prethodnim sektorskim podacima (studijama i dokumentima), razvijenim prema jednakoj metodologiji, koji su dodatno analizirani i objedinjeni u cilju izrade jedinstvene Strategije.

Tijekom tog procesa:

- izrađen je inventar podataka koji će u budućnosti omogućiti definiranje plana prikupljanja podataka, koji eventualno nedostaju,
- izvršene su različite razine analize s ciljem dobivanja jasne slike trenutnog stanja u prometnom sektoru,
- postavljeni su intermodalni ciljevi Strategije,
- utvrđene su mjere koje je potrebno provesti kako bi se postigli strateški ciljevi.

Ova metodologija u četiri koraka provedena je usporedno sa Strateškom procjenom utjecaja na okoliš (SPUO), u skladu s europskim i hrvatskim zakonodavstvom i međunarodnim konvencijama. Kao rezultat SPUO postupka pripremljena je Strateška procjena utjecaja na okoliš čiji su nalazi integrirani u Strategiju. Uz obavezan sadržaj, Strateška procjena utjecaja na okoliš, opisuje i procjenjuje moguće značajne posljedice Strategije na okoliš i mjere predviđene za sprječavanje, smanjivanje i što je više moguće ravnotežu značajnih neželjenih utjecaja na okoliš koje bi mogla imati provedba Strategije.

U nastavku su izneseni glavni koraci metodologije primijenjeni u izradi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske čija načela se mora slijediti prilikom izrade masterplana:

Pregled podataka

Svi važeći podaci o organizaciji, funkcioniranju i infrastrukturi postojećeg prometnog sustava („**baza podataka**”) prikupljeni su i na odgovarajući način predstavljeni u strateškoj analizi. Provedena je **analiza** kvalitete i ažuriranosti prikupljenih podataka te je utvrđeno koji podaci nedostaju.

Temeljem toga, izrađen je „**plan prikupljanja podataka**” koji utvrđuje koje je podatke potrebno dodatno prikupiti, koje su metode prikupljanja podataka (ankete, redovno prikupljanje podataka, mikrocenzus itd.) te na koji način institucionalizirati taj postupak.

Analiza stanja - Funkcionalno regionalna analiza

Funkcionalne regije inicijalno su određene na temelju ključnih karakteristika regija, utvrđujući zone koje se ponekad preklapaju. Kao što je već navedeno, funkcionalne regije temelje se na analizama prometne interakcije, ne odgovaraju nužno administrativnim granicama županija u RH te mogu biti i višenacionalne. Međutim, tek nakon provođenja daljnje analize i više dostupnih informacija, osobito nakon izrade Nacionalnog prometnog modela, dobiveni podaci omogućit će utvrđivanje konačnih veličina funkcionalnih regija. Razmatrane su sektorske studije, koje su izrađene kao temelj za izradu Strategije i utvrđeni ključni aspekti koje je potrebno poboljšati, razmotriti ili/i riješiti.

Analiza stanja - Sektorska analiza

Za svaki sektor provedene su relevantne analize (analiza potražnje, analiza dostupnosti, procjena kvalitete infrastrukture, procjena kapaciteta, procjena interoperabilnosti, analiza operativnih ograničenja, analiza rokova, analiza crnih točaka, funkcionalnosti, okoliša itd.). Pritom su uzete u obzir različite razine prikupljanja podataka, s ciljem definiranja ključnih pitanja. S obzirom da se analiza temelji na postojećim podacima, Strategija jasno utvrđuje razine analize koje se nisu mogle izvršiti zbog nedostatka podataka.

Analiza stanja - Testiranje hipoteza (pretpostavki)

Zbog nedostatka podataka o prometu i/ili nepotpunih informacija temeljem kojih bi se na odgovarajući način donosile odluke, pri izradi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske korišteno je metodološko sredstvo postavljanja pretpostavki. S ciljem daljnje razrade Strategije, izrađena je duga lista pretpostavki u svrhu određivanja ciljeva.

Pretpostavke su postavljene iz postojeće nacionalne prometne strategije, ulaznih sektorskih podataka, stručnih rasprava ili radionica te izravno iz analize Strategije.

Pretpostavke se odnose na:

- snage,
- slabosti (unutarnji problem),
- prilike ili
- prijetnje (vanjski problem).

S vremenom se ova postojeća lista pretpostavki može revidirati dodatnom analizom, na način da se svaka pretpostavka:

- potvrdi,
- odbaci ili
- utvrdi potreba za procjenom u kasnijoj fazi zbog nedovoljnih podataka/informacija.

Ciljevi

Temeljem rezultata prethodne analize, izrađena je lista intermodalnih posebnih ciljeva u svrhu naglašavanja potencijala i snaga, odnosno prevladavanja prijetnji i slabosti nacionalnog prometnog sektora.

Ispunjavanje ovih ciljeva vodi do uspostave održivog i učinkovitog multimodalnog prometnog sustava. Za svaki cilj utvrđene su ciljne vrijednosti, rokovi i pokazatelji uspješnosti.

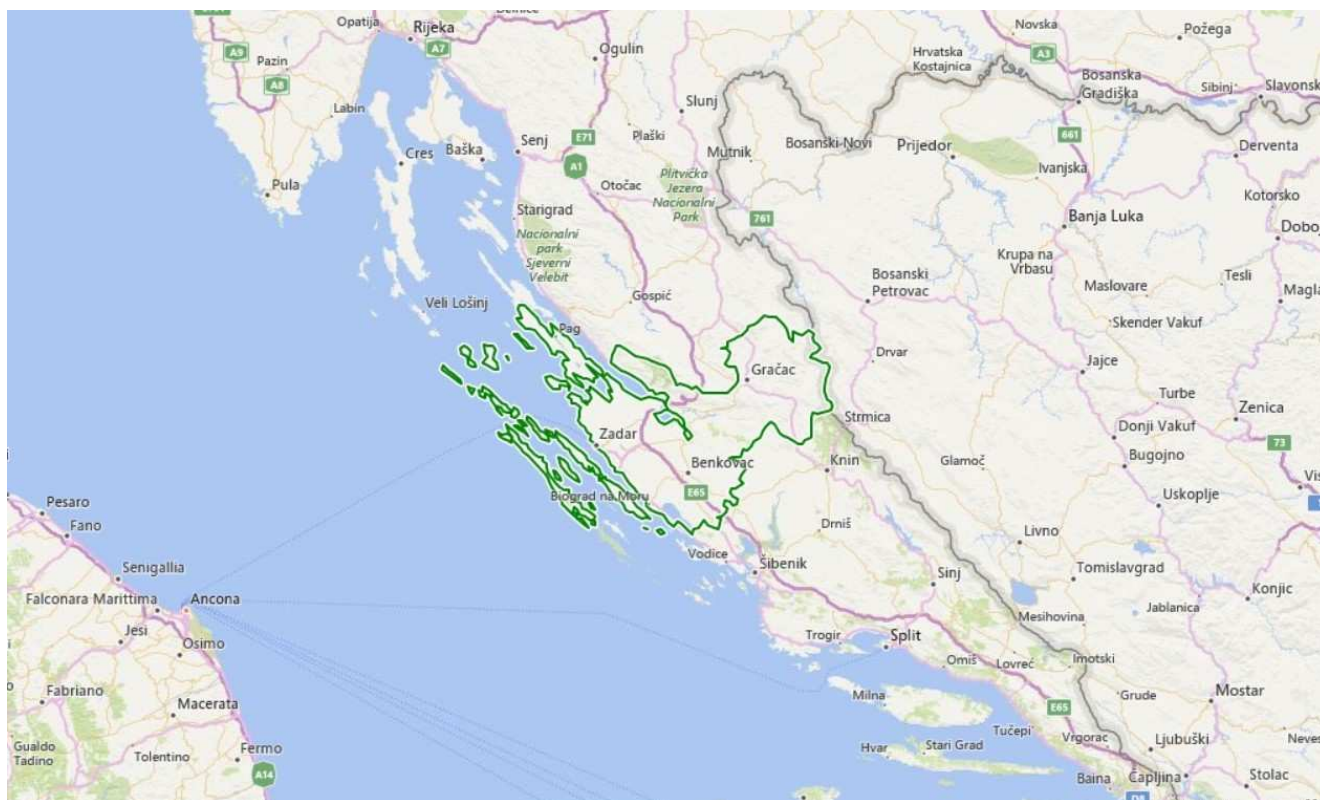
Mjere

Kako bi se postigli utvrđeni intermodalni ciljevi, definirane su mjere za svaki pojedini sektor. Mjere su izrađene u područjima:

- **organizacije** („ticketing”, prometne udruge, usklađivanje vozni redova itd.),
- **operativnosti** (uklanjanje ili uvođenje novih stanica i stajališta, preusmjeravanje linija, promjene u operativnom konceptu, vozni park, upravljanje prometom itd.),
- **infrastrukture** (proširenje, povećanje kapaciteta, povećanje projektirane brzine, rekonstrukcija stanica itd.).

1.3. Geografsko područje masterplana

FR Sjeverna Dalmacija obuhvaća područje Zadarske županije i susjednih područja koja su funkcionalno povezana s Zadarskom županijom. Zadarska županija je smještena na središnjem dijelu hrvatske obale Jadrana. Graniči sa Šibensko-kninskom, Primorsko-goranskom i Ličko-senjskom županijom. Na istoku graniči s Bosnom i Hercegovinom granicom duljine 24 km, a na zapadu međunarodnom morskom granicom s Italijom. Naročitu posebnost županije čini brojnost otoka, kanala, morskih prolaza, duboko uvučene morske površine u kopno, razvedena obala, plodna zona Ravnih kotara i krš brdsko – planinskog prostora.



Slika 2: Područje Zadarske županije

Područje Zadarske županije teritorijalno je organizirano u 6 gradova i 28 općina s ukupno 229 naselja. Najveći grad i administrativno sjedište županije je Zadar, jedan od najstarijih i treći po veličini grad na obalama hrvatskog Jadrana, a peti po veličini u Republici Hrvatskoj. Status grada osim Zadra imaju još: Benkovac, Biograd na Moru, Nin, Obrovac i Pag, a općine su: Bibinje, Galovac, Gračac, Jasenice, Kali, Kolan, Kukljica, Lišane Ostrovičke, Novigrad, Pakoštane, Pašman, Polača, Poličnik, Posedarje, Poveljana, Preko, Privlaka, Ražanac, Sali, Stankovci, Starigrad, Sukošan, Sveti Filip i Jakov, Škabrnja, Tkon, Vir, Vrsi, Zemunik Donji.

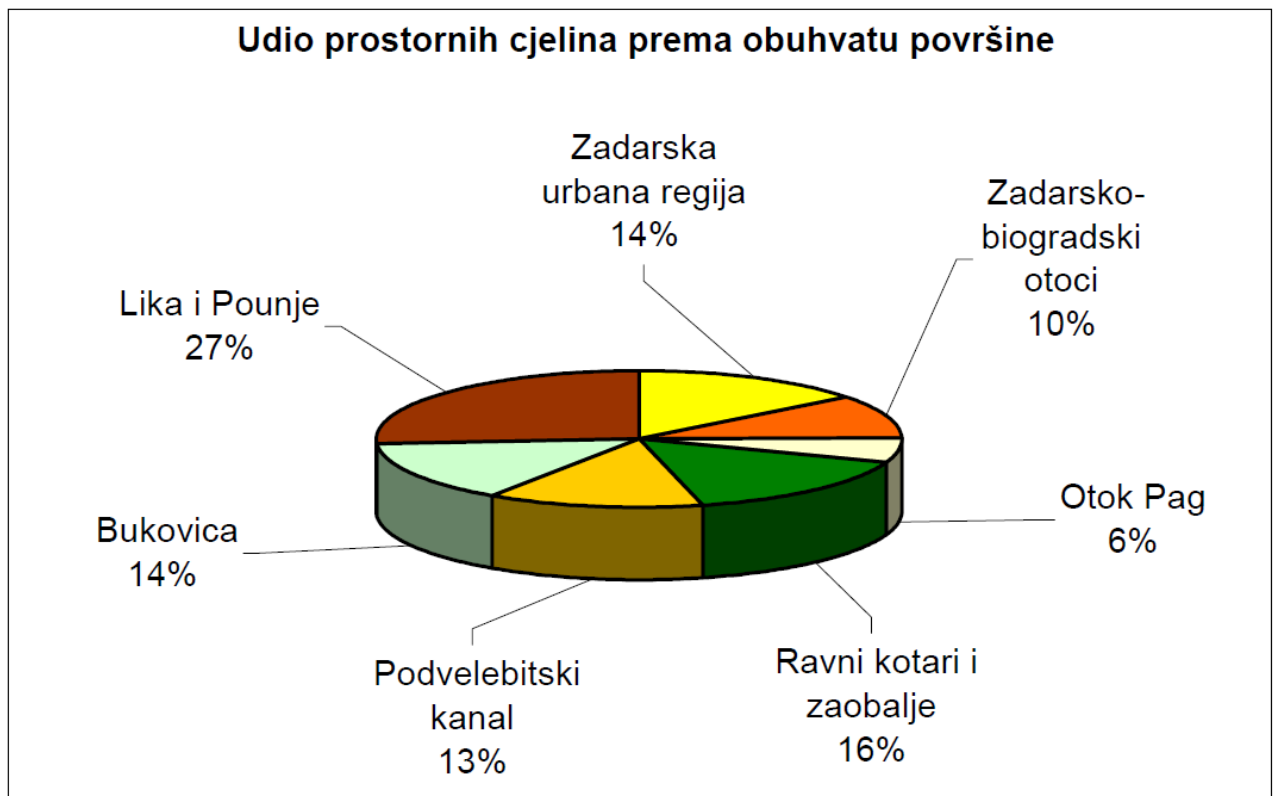
Zadarska županija ukupne je površine 7.276,23 km² (8,3% ukupne površine Hrvatske), od čega 3.643,33 km² (6,4% površine RH) otpada na kopneni dio, a 3.632,9 km² na morski dio (11,6% teritorijalnog mora Republike Hrvatske).

Prostor Zadarske županije je u geomorfološkom i gospodarskom smislu, kao i po urbanim, prometnim i drugim karakteristikama relativno neujednačen i ne može se promatrati jedinstveno, niti se njegov razvoj može jedinstveno planirati. U sastavu Županije nalaze se prostori s velikim gospodarskim, demografskim i prirodnim mogućnostima razvitka, a isto tako i prostori koji u dugom nizu godina imaju značajnih razvojnih teškoća.

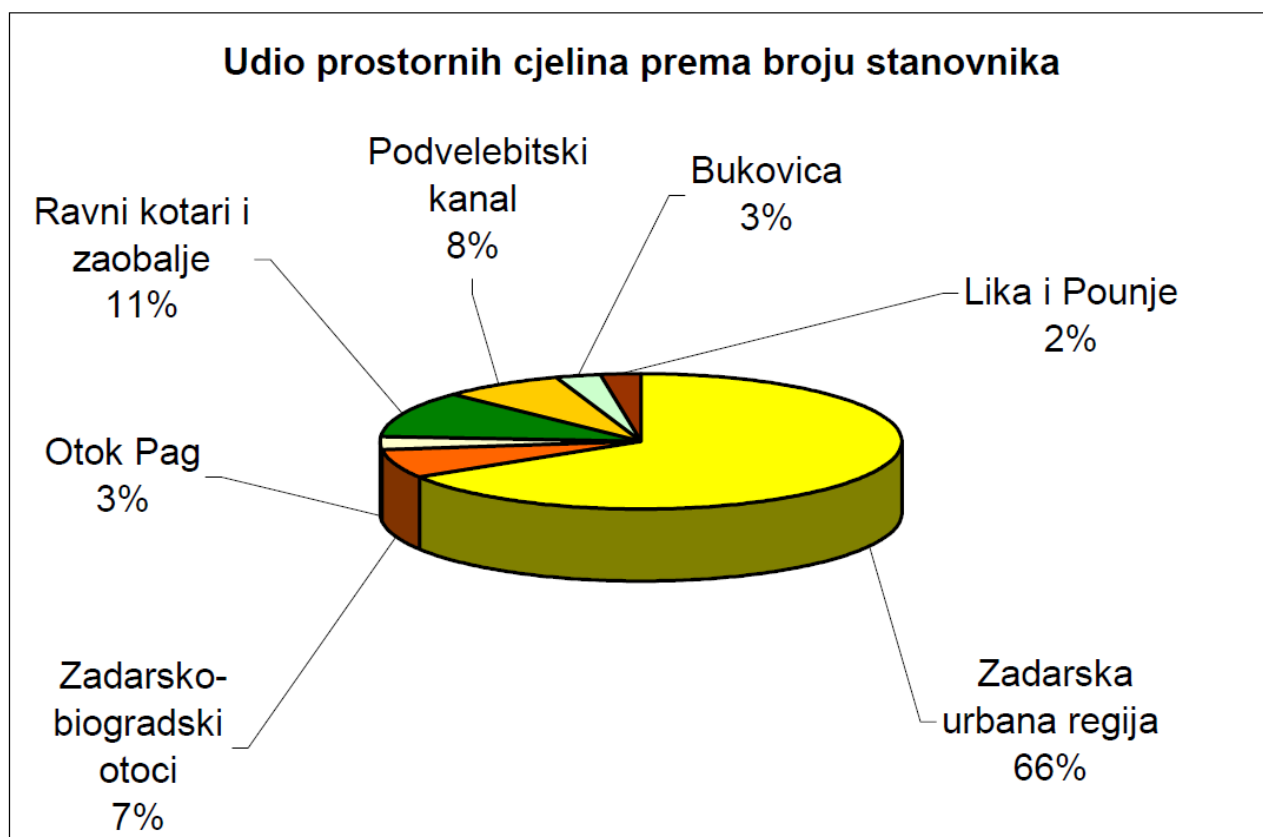
Za potrebe ove analize, te projekcije razvoja stanovništva i naselja izvršena je podjela prostora na sedam geomorfoloških i prostorno-razvojnih cjelina. Analiza dosadašnjeg razvoja, kao i činitelji razvitka koji će u budućnosti djelovati na ovom području mogu proizvesti osnove i za drugačiju prostorno-razvojnu podjelu prostora, pa se ovakva podjela može smatrati aproksimativnom definitivnog utvrđivanja razvojne cjeline.

Prostorno-razvojne ili u ovoj fazi planiranja prostorno-analitičke cjeline jesu:

1. Zadarska urbana regija,
2. Zadarsko-biogradski otoci,
3. Otok Pag (dio koji je pripao Županiji),
4. Ravnokotarski zaobalni prostor,
5. Prostor Podvelebitskog kanala,
6. Bukovica,
7. Ličko-pounski prostor

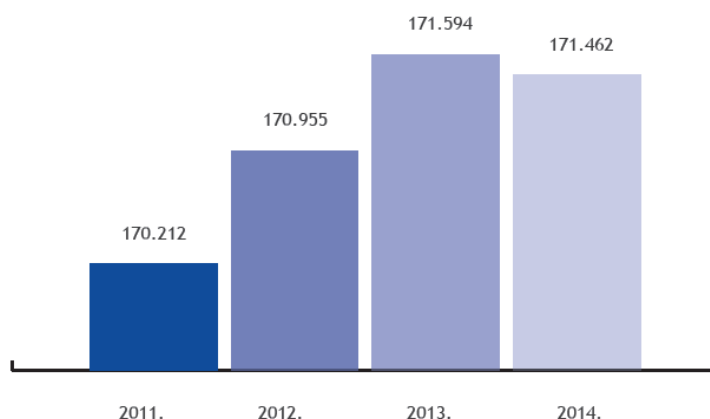


Slika 3: Udio prostornih cjelina prema obuhvatu površine, izvor: Prostorni plan Zadarske županije



Slika 4: Udio prostornih cjelina prema broju stanovnika, izvor: Prostorni plan Zadarske županije

Prema popisu stanovništva iz 2011. godine na prostoru Zadarske županije živjelo 170.017 stanovnika što je 4,0 % ukupnog broja stanovništva Hrvatske. Sjedište županije, Zadar imao je tada 71.471 stanovnika. Zadarska županija jedna je od tri hrvatske županije koja je imala porast broja stanovnika u razdoblju 2001.-2011. Prosječna gustoća naseljenosti dosegla je 46,6 stanovnika/km², što je znatno manje od hrvatskog prosjeka (75,7 stan./km²).



Slika 5: Procjena broja stanovnika Zadarske županije od 2011.- 2014. godine, Izvor: Državni zavod za statistiku; Procjene stanovništva RH u 2014. godini

Preko 40 % stanovništva županije živi u sjedištu županije Zadru, a taj se udio i dalje povećava utječući na demografsko praznjenje prostranog prostora zaobalja i otoka zadarske regije

	Površina km ²	Stanovništvo 2001.	Stanovništvo 2011.
Zadarska županija	3.643,33	162.045	170.017
Hrvatska	56.594,00	4.437.460	4.290.612

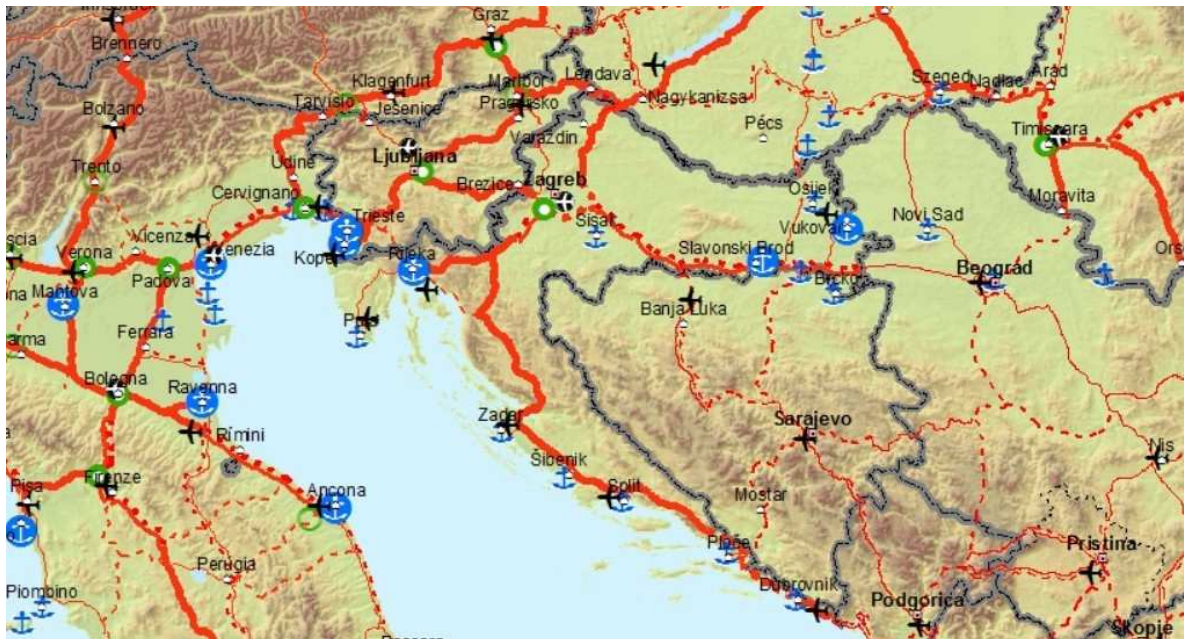
Tablica 2: Geografski i demografski prikaz Zadarske županije u odnosu na Hrvatsku (Izvor: www.dzs.hr)

1.4. Prometna infrastruktura

Zadarska županija zbog svojeg geografskog položaja te geomorfoloških osobina posebnu pozornost usmjerava na prometnu povezanost. Izgradnjom autoceste kvalitetnije je povezan takozvani Lički dio Zadarske županije s primorskim, dok je modernizacijom pomorskih luka omogućeno lakše povezivanje naseljenih otoka s kopnom. Primjerenim razvojnim projektima, poticanjem malog poduzetništva, otvaranjem poduzetničkih zona i inkubatora s prometnom povezanošću nastoji se prekinuti trend depopulacije ruralnih područja i uspostaviti izjednačavanje standarda ljudi koji žive u gradskim cjelinama sa standardom ljudi u ruralnom dijelu.

Cestovni promet

Postojeću cestovnu mrežu na području Zadarske županije čine razdjelni i transverzalni pravci. Najvažniji cestovni pravci su: Zagreb-Lika-Zadar-Split, Rijeka-Zadar-Split i Zadar-Benkovac-Knin. Ceste koje prolaze ovim koridorima povezuju mnoga naselja između kojih se odvija intenzivan državni, županijski i lokalni promet. Izgradnjom autoceste A1 Zagreb-Split-Dubrovnik omogućeno je povezivanje Zadarske županije i uključivanje u europske prometne koridore. Ona predstavlja važan generator gospodarskog i demografskog razvoja. Kroz Zadar prolazi Jadransko – Jonski prometni pravac, a također je i dio Trans – Europske prometne mreže koje je autocesta A1 sastavni dio. Kroz županiju prolazi i izuzetno bitna jadranska turistička cesta kao alternativa autocesti.



Slika 6: Trans – Europska prometna mreža



Slika 6: Jadransko – Jonski prometni pravac

Sve državne ceste na području županije su asfaltirane, uređene i opremljene te postoji potreba izgradnje i uređenja biciklističkih staza u zaštitnom pojasu prometnica. Kod županijskih i lokalnih cesta stanje je takvo da postoje neasfaltirane dionice tzv. makadami i to 48,60 km županijskih, te 181,97 km lokalnih cesta. Na većini otoka izgrađena je cestovna mreža koja je ujedno i osnovni preduvjet za povezivanje svih naselja svakog otoka u homogenu prostornu i gospodarsku cjelinu. Otoki Ugljan i Pašman međusobno su spojeni mostom, a otoke Vir i Pag most povezuje s kopnom. Okosnicu županijske cestovne mreže na kopnenom dijelu Zadarske županije čine prometnice koje povezuju najveća naselja Županije; Zadar, Nin, Pag, Biograd na Moru, Benkovac, Obrovac i Gračac, međusobno i s najvećim naseljima susjednih županija. Navedenim prometnicama odvija se i vrlo intenzivan lokalni promet koji proizlazi iz potreba stanovništva i razmještaja naselja pripadajućeg prostora. Duljina autoceste A1 na području Zadarske županije iznosi 73 km sa 5 čvorišta/izlaza s autoputa; duljina državnih cesta iznosi 562,09 km; duljina županijskih cesta iznosi 565,92 km, a lokalnih 638,79 km.

Za bolju prometnu povezanost nužno je bolje unutarnje regionalno povezivanje što se postiže izgradnjom brzih cesta. Makadamske ceste potrebno je urediti i opremiti kako bi se sigurnost i cestovna povezanost podigla na višu razinu. Cestovni promet na području Županije čini autobusni prijevoz te prijevoz osobnim i komercijalnim vozilima. Na području grada Zadra vidljiva je potreba izgradnje zaobilaznice koja bi rasteretila gradske prometnice,

posebno opterećene tijekom turističke sezone.

Željeznički promet

Područjem Zadarske županije prolazi tzv. "Lička" željeznička pruga kojom su preko Knina povezani najveći gradski centri Dalmacije (Zadar, Šibenik, Split) sa središnjom Hrvatskom. Prema kategorizaciji pruga, Zadar – Knin ima karakter pomoćne magistralne željezničke pruge. Za daljnji razvoj željezničkog prometa u Zadarskoj županiji obnova ove dionice pruge je nužnost, kao i elektrifikacija iste. O stanju pruge ponajviše ovisi Luka Zadar, koja sa svojim teretnim i putničkim terminalima može iskoristiti dodatne pravce roba i putnika, ponajviše s naglaskom na „Unsku“ prugu kojom se spaja središnja Hrvatska sa BiH. Potrebno je započeti planiranje prilagodbe željezničkog prometa stvarnim potrebama gospodarstva, te razdijeliti teretni promet lociran u Gaženici od putničkog vezanog za postojeći željeznički kolodvor.

Pomorski promet

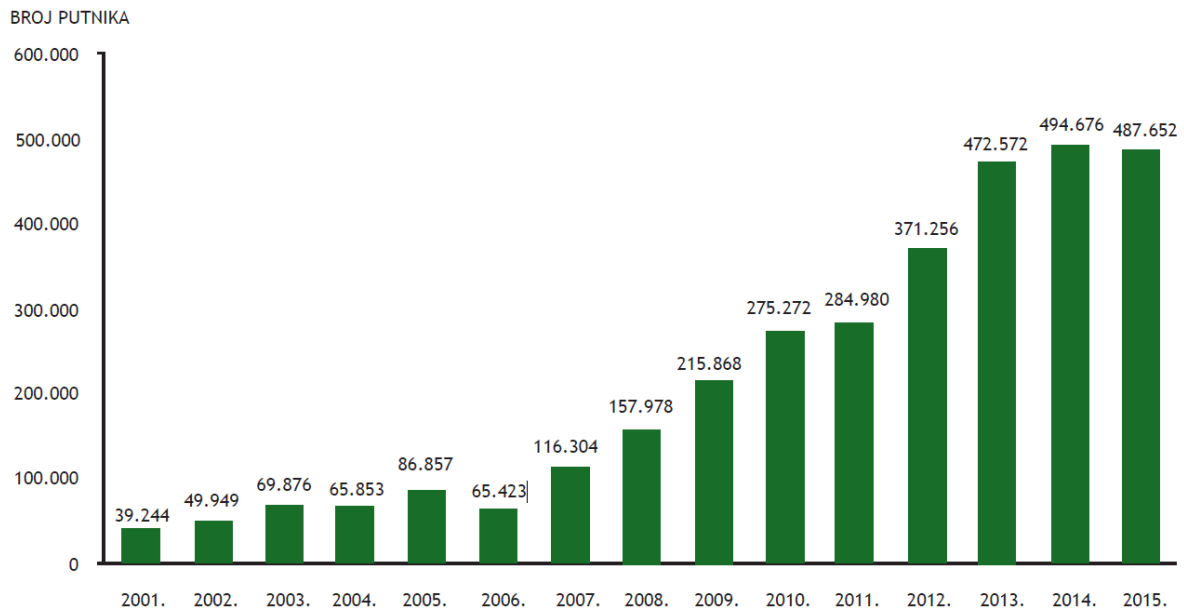
Lukama javnog prometa županijskog i lokalnog značaja (ukupno 76) upravlja Županijska lučka uprava, čiji je osnivač Zadarska županija, dok Lukom Zadar upravlja Lučka uprava Zadar. Županijska lučka uprava upravlja sa 17 trajektnih pristaništa koja su namijenjena povezivanju otočnih mjesta s gradom Zadrom i okolnih otoka koji se nalaze na ruti istih trajektnih linija. Trajektna pristaništa su u: Preku, Tkonu, Biogradu, Ižu – Bršanju, Brbinju, Salima, Istu, Olibu, Premudi, Rivnju, Sestrinju, Molatu, Ravi, Maloj Ravi, Zverincu, Brguljama i Zapuntelu. Sukladno Uredbi Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, luke na području Zadarske županije razvrstavaju se prema veličini i značaju za Republiku Hrvatsku na: luke osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku kojih ima 3; luke županijskog značaja, kojih ima 8; te luke lokalnog značaja kojih ima 68. U Zadarskoj županiji, na području općine Sukošan i Bibinje, nalazi se najveća nautička luka na Jadranu D Marin, koja se prostire na površini od 35 ha. Opremljena je sa preko 1200 vezova u moru i preko 500 vezova na kopnu. Problemi pomorskog prometa vezani su za nedovoljnu opremljenost luka županijskog i lokalnog značaja, te nedostatan broj brodskih linija. Izgradnja putničke luke Gaženica pridonijela je rasterećenju prometa u centru grada Zadra omogućivši uvjete za istovremeni ukrcaj i iskrcaj putnika i automobila i to za šest trajekata na lokalnim linijama dužine od 50-150 metara, tri broda u međunarodnoj plovidbi dužine 150-200 metara, te tri broda na kružnim putovanjima dužine od 250-400 metara. Značajna prednost Luke Gaženica je iznimna infrastrukturna povezanost, odnosno blizina aerodroma (10km) te priključak s autocestom i željeznicom. Kao rezultat toga, luka Gaženica je jedina luka na Jadranu koja može iskrcati i isporučiti specijalne terete do prometnica. Luka Gaženica donosi nove mogućnosti širenja, rasta i razvoja Zadarske županije te povećanje kapaciteta i korištenja.

Zračni promet

Infrastrukturu zračnog prometa u Zadarskoj županiji čini Zračna luka Zadar 4E kategorije, na kojoj je smješten i stalni granični prijelaz za međunarodni promet putnika i roba u zračnom prometu te jedno zračno pristanište. Planirana su i zračna pristaništa na Pagu, Dugom otoku, Ugljanu, Tomingaju, Šepurinama i Stankovcima, od kojih je pristanište u Stankovcima 2014. godine dobilo i građevinsku dozvolu. Zračna luka Zadar jedna je od devet zračnih luka u Hrvatskoj, a nalazi se u blizini naselja Zemunik Donji 7 km istočno od Zadra.

Zračna luka Zadar konstantno bilježi povećanje broja putnika te mora nužno povećati

manipulativni prostor s ciljem povećanja broja međunarodnih letova. Produženjem postojećih, odnosno izgradnjom nove poletno-sletne staze omogućio bi se prihvat većih zrakoplova, te bi u tom slučaju Zračna luka Zadar bila interesantna pri ostvarivanju prekoceanskih letova.



Slika 7: Histogram broja putnika kroz godine

2. Ciljevi i pristup pri izradi masterplana

Svrha izrade masterplana je da se ustanove postojeće i buduće potrebe regije koje utječu na prometnu potražnju kao što su razvoj poslovne infrastrukture (tvornice, poslovne zone, postrojenja za preradu i obradu, itd.), razvoj znanstvenih institucija (škole, fakulteti, instituti itd.), razvoj zdravstveno-rehabilitacijskih ustanova (bolnice, toplice), razvoj trgovačkih centara (trgovačke zone i trgovački centri), razvoj sportsko-rekreacijskih sadržaja (sportski objekti i tereni) te razvoj kulturnih i zabavnih sadržaja (dvorane, kulturni objekti, zabavni parkovi itd.). Sukladno navedenom utvrđene potrebe (prometne potražnje) koristit će se u svrhu definiranja zahtjeva prometnog sustava (modela), paralelno s potrebama proizašlima iz relevantnih sektorskih analiza.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI) je u fazi finaliziranja prijedloga Nacionalne prometne strategije i Nacionalnog prometnog modela. Nacionalni prometni model će se koristiti za analiziranje prijedloga Nacionalne prometne strategije u svrhu utvrđivanja posljedica, KPI-a te u konačnici će poslužiti kao mjera za dovršetak Nacionalne prometne strategije. Nacionalni prometni model i Nacionalna prometna strategija se treba uvažiti i koristiti kao osnova prilikom izrade masterplana.

2.1. Opći cilj

Opći cilj Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, pa tako i opći cilj masterplana

razvoja FR Sjeverna Dalmacija je postizanje učinkovitog i održivog prometnog sustava na prostoru Republike Hrvatske odnosno na prostoru FR Sjeverna Dalmacija, uzimajući u obzir novu ulogu nakon njezina pristupanja Europskoj uniji u srpnju 2013. godine. Kako bi se postigao taj cilj sve intervencije koje definira Strategija sukladne su politikama, standardima i propisima Europske unije koje moraju biti primijenjene i u izradi ovog masterplana, a to su:

- osiguranje ekološke i socijalne održivosti,
- osiguranje sigurnosti i zaštite,
- osiguranje učinkovitosti,
- osiguranje financijske održivosti,
- unapređenje dostupnosti i socijalne uključenosti,
- unapređenje energetske učinkovitosti,
- unapređenje podjele vidova prometa u korist javnog prijevoza,
- ekološki prihvatljivih i alternativnih vidova (pješaci i bicikl),
- povećanje razine uslužnosti,
- osiguranje kvalitete usluge,
- osiguranje interoperabilnosti sustava.

Uz navedene potrebno je postići sljedeće ciljeve:

- osiguravanje osnove za održivi razvoj sektora (financijski, tehnički, ekološki itd.)
- usklađenje ciljeva pojedinih prometnih sektora sukladno važećim strategijama i planovima Zadarske županije/Grada Zadra i partnera na području FR Sjeverna Dalmacija
- postizanje integriranog pristupa planiranju prometa na svim razinama - nacionalnoj, (funkcionalno) regionalnoj, lokalnoj, s time da se sve temelje na zajedničkoj metodologiji i utvrđuju jasan slijed planiranja počevši od Strategije
- utvrđivanje potreba lokalne/regionalne mobilnosti radi nadopune uzoraka međunarodne mobilnosti i mobilnosti na velike udaljenosti utvrđenih u Strategiji
- stvaranje zajedničkog alata za planiranje neovisnog o financijskim sredstvima
- analiza i predlaganje unaprjeđenja u prometnom sustavu iz različitih perspektiva (organizacija, upravljanje, funkcionalnost, infrastruktura itd.)
- utvrđivanje stvarnih potreba za unaprjeđenje prometnog sustava kao alata za podršku socioekonomskog razvoja područja
- planiranje prometnog sustava u skladu s potrebama ostalih socioekonomskih sektora (obrazovanje, zdravlje, kruti otpad, turizam, industrija, logistika itd.)
- utvrđivanje nužnih koraka za daljnji razvoj definiranih mjera.

2.2. Pristup pri izradi prometnog modela

Nacionalni prometni model predstavlja odgovarajuću osnovu za izradu regionalnog/detaljnog prometnog modela. U cilju ispunjenja svih uvjeta za kvalitetnom izradom Prometnog modela treba se koristiti metodologija izrade planova i prometnih modela za održivi prometni razvoj kao npr. metodologija utvrđena od strane JASPERS-a („*JASPERS Appraisal Guidance (Transport) – The use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal, August 2014.*“), a sve u suglasju sa aktualnim preporukama i uputama od strane EU.

Pristup izrade predviđa:

1. Procjena kakvoće i dostupnosti postojećih podataka
Prvi zadatak odabranog Pružatelja usluge je da provjerite kvalitetu i dostupnost postojećih podataka, s obzirom i prethodne planove iz sektora prometa, od prostorno planskih dokumenata do relevantnih studija. Potrebno je provesti analizu jaza podataka, njihovu kvalitetu i aktualnost, kako bi doveli do identifikacije potrebnih podataka koji se prikupljaju u sklopu zadatka.
2. Prikupljanje podataka i istraživanja
Drugi korak je prikupljanje podataka koji su u prethodnom zadatku identificirani da nedostaju. Za pravilan razvoj masterplana, potrebno je prikupiti sve relevantne podatke o organizaciji, upravljanju, održavanju, financiranju, voznom parku i infrastrukturi transportnog sustava (baza podataka) i prezentirano na način prikladan strateškoj analizi.
Prikupljeni podaci i informacije moraju uključivati i relevantne planove analiziranog područja (korištenje zemljišta, zbrinjavanje otpada, turizam, gospodarski i društveni razvoj, obrazovanje, industrija, zdravstvo itd.) jer će se koristiti za analizu potreba prijevoza u trend scenariju
3. Analiza prethodnih studija i planova te planiranih projekata
 - Generalne značajke FR Sjeverna Dalmacija, sociološko-demografski razvoj, naseljenost, broj vozila, prihodi, bruto domaći proizvod (BDP), analiza prometne infrastrukture i postojeće transportne usluge, pravni okviri, važeći planovi, studije itd.
4. Izrada Prometnog modela na bazi Nacionalnog prometnog modela
 - Izrada prometnog modela koristeći Nacionalni prometni model te prilagođavajući ga regionalnom/glavnom prometnom modelu na način da se raščlani na dodatne prometne zone kako bi se prezentirao i predvidio promet i to kako slijedi:
 - i. Interni prometni tokovi FR Sjeverna Dalmacija
 - ii. Prometni tokovi od FR Sjeverna Dalmacija
 - iv. Prometni tokovi iz FR Sjeverna Dalmacija prema ostalim FR
 - v. Tranzitni tokovi kroz FR Sjeverna Dalmacija
 - vi. Međunarodni tokovi
 - Potrebne radnje koje su uključene u izradu prometnog modela FR Sjeverna Dalmacija obuhvaćaju:
 - i. Izrada prometnog modela FR Sjeverna Dalmacija kao pod-mreže Nacionalnog prometnog modela u računarskom programu PTV Vision (VISUM) u formatu VISIUM i/ili GIS (shapefile) kojim su obrađene i prikazane prometne mreže, zone, matrice međuregionalne potrebe i izvor generiranja potreba, koje gravitiraju i križaju FR Sjeverna Dalmacija itd.
 - ii. Izrada prometnog modela FR Sjeverna Dalmacija na bazi podataka dobivenih od Nacionalnog prometnog modela, strategija i planova Zadarske županije/Grada Zadra i partnera te prikupljenih podataka iz istraživanja, praćenja i obavljenih intervjua.
 - iii. Zoniranje prometnog modela FR Sjeverna Dalmacija na bazi podataka dobivenih od Nacionalnog prometnog modela, strategija i planova Zadarske županije/Grada Zadra i partnera te prikupljenih podataka iz

istraživanja, praćenja i obavljenih intervjua.

- iv. Prikupljanje sociološko-demografskih podataka FR Sjeverna Dalmacija.
- v. Model potražnje FR Sjeverna Dalmacija i gravitirajućeg područja
- vi. Detaljno iskazivanje prometnih mreža; cestovni, željeznički, zračni, pomorski, javni prijevoz, prometne linije, usluge i vremenski rasporedi vožnje itd.
- vii. Kalibriranje i potvrda prometnog modela u odnosu na dobivene podatke empirijskim (iskustvenim) putem
- viii. Praćenje, istraživanje, intervjuiranje
- ix. Integriranje prometnog modela FR Sjeverna Dalmacija u Nacionalni prometni model u VISUM formatu za potrebe MPPI

4. Izrada više-varijantnih rješenja

- Utvrđivanje i prioritetiziranje nedostataka za sve modele transporta, utvrđivanje mogućih rješenja s predviđanjem mjera/projekata za otklanjanje/umanjenje nedostataka, izrada integralnog sustava javnog prijevoza FR Sjeverna Dalmacija - koji omogućuje stvaranje nove potražnje i integracije sa transportnim sustavom na nacionalnoj razini, evaluacija svakog zasebnog projekta, izrada prioritetne liste projekata (kratkoročni, srednjoročni i dugoročni), izrada i ocjenjivanje alternativnih rješenja (maksimalno 3 varijante) sveobuhvatnog masterplana FR Sjeverna Dalmacija.

5. Izrada Prometnog modela odabranog masterplana

- Obavješćavanje, komuniciranje i prezentiranje dionicima i zainteresiranim stranama u projektu, postizanje konsenzusa od bitnih dionika projekta na odabrano rješenje, prijedlog projekta ITS-a (inteligentnog transportnog sustava) radi povećanja kapaciteta/apsorpcije prometne mreže s procjenom investicija, izraditi strategiju javnog izlaganja, informiranja i komuniciranja.

6. Izrada masterplana kroz integrativni i participativni proces

- Institucionalna organizacija u pogledima: javni transport, pješačke i biciklističke mreže, prometni sustavi; analiza uloga javnog i privatnog sektora u pogledu davanja usluga

7. Promet i sigurnost

- Revizija svih komponenti masterplana u pogledu „cost effective“ mjera radi osiguranja sigurnosti korisnika za vrijeme izgradnje i korištenja

8. Strateška procjena utjecaja na okoliš

- Suradnja i pomoć na izradi pristupa monitoringa te na izradi završnog Izvještaja strateške procjene utjecaja na okoliš

9. Financijski dijelovi masterplana

- Detaljna procjena troškova masterplana koji obuhvaća višegodišnje planiranje troškova sa očekivanim izvorima financiranja, po fazama i aktivnostima.
- Utvrđivanje postojećih i moguće očekivanih investicijskih sredstava na razini države, županije, gradova za realizaciju masterplana
- Utvrđivanje mogućih zajmodavaca/vanjskih izvora sredstava
- Financijski modeli

- Program monitoringa

10. Implementacija masterplana – Akcijski plan

- Akcijski plan realizacije za kratkoročne, srednjoročne i dugoročne projekte

3. Zadaci koje treba izvršiti izrađivač/

Vezano uz isporuku predmeta nabave Izrađivač je dužan provesti slijedeće zadatke:

1. Procjena kakvoće i dostupnosti podataka
2. Prikupljanje podataka koji nedostaju uključujući terenska istraživanja
3. Izrada plana za redovno prikupljanje podataka
4. Izrada multimodalnog prometnog modela
5. Analiza trenutne situacije i trendova
6. Definiranje posebnih ciljeva
7. Razvoj mjera za postizanje zadanih ciljeva
8. Modeliranje scenarija „Učini sve“
9. Izrada Studije procjene utjecaja na okoliš
10. Izrada plana provedbe aktivnosti

Tijekom izrade masterplana Konzultant treba uspostaviti organizacijsku strukturu projektnog tima i osigurati stalni ured i opremu za projekt u Zadru.

3.1. Procjena kakvoće i dostupnosti podataka

Izrađivač zadatka prikupljanja svih postojećih podataka o prometnom sustavu započinje provjeravanjem kakvoće i dostupnosti postojećih podataka, uzimajući u obzir i prethodne planove iz prometnog sektora i prostornog planiranja, kao i odgovarajuće studije izvedivosti, i utvrđuje podatke koje je potrebno prikupiti kao dio zadatka.

Prikupljanje i analiza kakvoće podataka treba obuhvatiti minimalno slijedeće točke:

- analiza postojećih i relevantnih strategija i planova na regionalnom (županijskom) i nacionalnom (državnom) nivou, uvažavajući pri tome i kontekst EU.
- analiza postojećeg pravnog okvira RH i EU u pogledu organizacije, financiranja, koordiniranja, javnog privatnog partnerstva i međusobnog natjecanja.
- utvrđivanje dionika:
 - i. Javna tijela i nadležna tijela za prostorno planiranje i strategiju
 - ii. Operateri javnog prijevoza (vlasnički: javni i privatni)
 - iii. Korisnici i organizacija korisnika javnog prijevoza
 - iv. Nevladine organizacije koje imaju doticaj sa javnim prijevozom
 - v. Politički predstavnici
- utvrđivanje potencijalnih nedostataka i prepreka:
 - i. organizacijskih
 - ii. pravnih
 - iii. institucionalnih
 - iv. financijskih
- provođenje radionica u svrhu utvrđivanja ciljeva i zahtjeva:

- i. generalni ciljevi (okoliš, natjecanje/kooperacija sa ostalim modulima)
- ii. kvaliteta ponude javnog prijevoza (standardi i ciljevi)
- iii. regionalna i lokalna pristupačnost (unutar regije, između i unutar urbanog područja)
- iv. vrsta i razina usluge javnog prijevoza
- v. financijska mreža (budžet, odgovornosti, subvencije)

Kao rezultat ove aktivnosti potrebno je izraditi izvješće o analizi jaza podataka u kojem se navodi koji su podaci analizirani, te koji podaci nedostaju i potrebno ih je prikupiti kroz terenska istraživanja. U izvješću trebaju biti postavljene i početne hipoteze (pretpostavke i problemi vezano uz postojeći sustav prometa).

3.2. Prikupljanje podataka

Prikupljanje podataka radi se za potrebe izrade prometnog modela te kao podrška cijelom nizu potrebnih analiza. Prikupljaju se svi podaci koji nedostaju, a za koje je u prethodnom zadatku utvrđeno da su relevantni za Plan s obzirom na infrastrukturu, upravljanje i organizaciju prometnog sustava. Zadatak također uključuje aktivnosti anketiranja i prikupljanja podataka o ponudi i potražnji u prometu radi razvijanja multimodalnog prometnog modela. Potrebno je također prikupiti informacije i podatke vezane uz upravljanje i održavanje prometnog sustava u tehničkom, organizacijskom i financijskom smislu. Prikupljanje podataka i informacija mora uključivati i odgovarajuće planove za analizirano područje (uporaba zemljišta, otpad, turizam, gospodarski i društveni razvoj, obrazovanje, industrija, zdravstvo itd.).

3.2.1. Način prikupljanja podataka

Potrebno je prikupiti postojeće podatke koji su neophodni za izradu prometnog modela. Prvenstveno se misli na podatke o prometu koje prikupljaju različite ustanove ili poduzeća koje se bave prometom, te na socioekonomske podatke koje prikuplja službena statistika. U slučaju da određeni podaci ne postoje ili iz nekih drugih razloga nisu dostupni u uporabljivom obliku u okviru izrade prometnog modela, potrebno je provesti terenska istraživanja prometa: ankete i brojenja prometa. Za svaki prometni sektor potrebni su zasebni podaci.

Mnoga od ovih istraživanja mogu biti učinjena automatski (npr. na temelju snimki, automatskog prepoznavanja registarskih oznaka itd.). Pružatelj usluga i Naručitelj će se oko ovoga usuglasiti na temelju iskustva i dostupnosti istraživanja.

Ponuditelj će u svoju uslugu uključiti prijedlog količine uzoraka za svako istraživanje u svrhu dobivanja statistički reprezentativnih rezultata.

Ovaj prijedlog može biti neznatno izmijenjen za vrijeme provedbe ugovora, ukoliko se pojavi potreba i u mjeri u kojoj se Pružatelj usluge i Naručitelj usuglase.

Istraživanje treba pokrivati najmanje sljedeća vremenska razdoblja:

- Vrhunce dana i cijeli radni dan, radno i školsko razdoblje godine,
- Vikende za vrijeme radog/školskog razdoblja godine,
- Ukoliko je razdoblje van sezone (ljetno) relevantno, važno je da ga istraživanje pokrije

- varijacije prometa i putnika za vrijeme cijele sezone.

Specifične aktivnosti prikupljanja podataka moraju biti dogovorene tijekom prvog mjeseca provedbe ugovora, kao i točna metodologija i alati za prikupljanje podataka. U tu svrhu Konzultant će izraditi i dostaviti Naručitelju na odobrenje prijedlog prikupljanja podataka s opisom metodologije i alata, kao i vremenski plan prikupljanja podataka. Za svaki sektor, potrebno je specificirati podatke. Minimum podataka koje će se prikupljati prikazan je u nastavku.

3.2.2. Postojeći podatci

Veliki dio podataka koji su potrebni za izradu prometnog modela već postoji. U upotrebljivom obliku mogu se pronaći podaci o mreži prometnica, prometnim zonama, varijable prometnih zona iz kojih se generiraju putovanja, podaci koji su korisni za kalibraciju i validaciju modela itd. Ove podatke prikupljaju razne ustanove i javna poduzeća koja se bave prometnom problematikom.

Dio podataka koji se odnosi na socioekonomske varijable nalazi se u službenoj državnoj statistici a dio podataka koji se odnosi na privlačenje ili atrakciju putovanja, a tiče se namjene površina, nalazi se u odgovarajućim uredima administrativnih prostornih jedinica. Ako ne postoje potrebni podaci u zadovoljavajućem obliku neophodno je provesti određena terenska istraživanja kako bi se došlo do željenih podataka.

3.2.3. Terenska istraživanja

Terenska istraživanja provest će se u sklopu masterplana kako bi se mogla modelirati putovanja koja nastaju izvan područja obuhvata. Potrebno je napraviti anketu prometa na vanjskom kordonu, odnosno na vanjskim granicama područja obuhvata. Iz anketnih podataka modeliraju se tranzitna i izvorišno-ciljna putovanja.

Drugi razlog provođenja terenskih istraživanja su podatci koji su nam potrebni za kalibraciju i validaciju modela. Simulirane tokove prometa u prometnom modelu potrebno je usporediti sa izbrojenim vrijednostima u stvarnom prometnom sustavu. To je takozvani postupak validacije modela. Zbog čega je potrebno provesti brojenje i anketu prometa na točno određenim presjecima prometne mreže, takozvane "screen" linije.

3.2.4. Popis potrebnih podataka

Za sve prometne sektore potrebni su podaci o :

- infrastrukturi,
- prometu,
- financiranju (prihodima i troškovima),
- upravljanju,
- održavanju,
- protočnosti,
- sigurnosti.

3.2.4.1. Cestovna mreža

- prikaz cestovne mreže,
- kategorije cesta, i funkcionalnost (teretni, lokalni, međugradski promet i prijevoz i dr.)
- broj prometnih trakova i njihova širina,
- podatci o nesrećama
- Prosječni godišnji dnevni promet,
- broj smjerova vožnje (jednosmjerne, dvosmjerne),
- broj kolnika,
- tipovi raskrižja na cesti (izvan razine, u razini, postojanost semafora itd.),
- vrsta terena, uzdužni nagibi, horizontalni zavoji,
- maksimalna dopuštena brzina vožnje.

3.2.4.2. Željeznička mreža

- prikaz mreže željezničkih pruga,
- podaci o prometu, teretnom i putničkom,
- karakteristike pruge (broj kolosijeka, kapacitet, brzina, itd.),
- službena mjesta na pruzi,
- analiza grafikona voznoga reda,
- broj i vrste vlakova i njihove osnovne karakteristike po pojedinim linijama,
- kapacitet putničkih i teretnih vlakova prema sastavu navedenim u Prometno – transportnoj uputi za putnički i teretni prijevoz,
- operativna brzina vlaka,
- podatci o nesrećama.

3.2.4.3. Mreža javnog prijevoza (autobusni, trajektni, ostali brodski prijevoz)

- prikaz mreže linija javnog prijevoza - međugradske linije, prigradске (županijske) linije, gradske linije,
- broj autobusa i vrsta autobusa (jednodijelni, višedijelni),
- broj sjedećih i stojećih mjesta odnosno kapacitet putnika,
- operativna brzina,
- red vožnje,
- učestalost (po liniji),
- ostvareni promet (km/liniji),
- ukupan broj putnika godišnje, broj linija, distribucija dan/tjedan/mjesec/godina, svrha, uzorci polazišta/odredišta itd.,
- pristupačnost, naročito za invalide,
- cijene prijevoza,
- struktura i sustav naplate karata,
- podatci o nesrećama.

3.2.4.4. Parkirališta i garaže

- prikaz lokacija parkirališta i garaža,
- kapaciteti,
- popunjenost,
- upravljanje/cijene parkiranja.

3.2.4.5. Pomorski promet i luke

- prikaz lučkih bazena i terminala,
- ostvareni promet: teretni i putnički,
- kapaciteti,
- podaci o prekrcajnoj mehanizaciji,
- vrsta i kapacitet brodova (putničkih i teretnih) u luci,
- ukupan broj putnika godišnje, linija, distribucija dan/tjedan/mjesec/godina, svrha, uzorci polazišta/odredišta itd.

3.2.4.6. Zračna luka

- tip i namjena zračne luke,
- najvažnija infrastruktura,
- stanje, odnosno dotrajalost i razina održavanja zračne luke,
- kapacitet zračne luke,
- najvažnije destinacije koje opslužuje,
- učestalost odnosno broj zrakoplovnih operacija slijetanja i uzlijetanja,
- osnovne karakteristike zrakoplova te njihov kapacitet (putnici, teret),
- povezivanje zračne luke s drugim modalitetima prijevoza kao što su automobil, željeznica, autobus itd.

3.2.5. Ankete

U nastavku je naveden popis minimalno potrebnih vrsta anketa koje su potrebne za utvrđivanje potražnje:

- Ankete provedene u kućanstvima (o polazištima/odredištima, putnim navikama, svrsi putovanja itd.)
- Ankete na presjecima (engl. *screen-line survey*)
- Vanjske i unutarnje kordonske ankete (engl. *cordons survey*) (brojanje, P/O itd.)
- Brojanje kategoriziranih vozila (razlikovanje barem vozila lake i teške kategorije, komercijalnih vozila, vozila javnog prijevoza, mopeda, bicikala, ostalih relevantnih...) na glavnim dionicama mreže
- Ankete u javnom prijevozu: brojanje putnika na stanicama (postajama), ulazak/izlazak na stanicama (postajama), brojanje ukrcanih putnika na različitim dionicama
- Razgovori o polazištu/odredištu u vozilu/na stanicama (postajama), uključujući informacije o putnim navikama, svrsi putovanja itd.
- Ankete o parkirnom sustavu (zauzetost, rotacija - noću i danju).

Anketom treba pokriti barem sljedeća vremenska razdoblja (sezonu i vansezonu)

- Vršne sate i cjelokupni radni dan,
- Vikende.

Konzultant mora osigurati da se u provedbi anketa uključe sve grupe stanovništva, ravnomjerno raspoređeno na području obuhvata, na statistički reprezentativnom uzorku.

Za provedbu anketa, potrebno je definirati anketna pitanja koja će omogućavati dobivanje informacija o stanju u sezoni i van sezone.

3.2.6. Institucije zadužene za pojedinu vrstu podataka

Za podatke koji se navode u ovom dokumentu a isti ne postoje ili ih nije moguće isporučiti ili učiniti dostupnim i upotrebljivim, potrebno je da sudionik u izradi masterplana koji je zadužen za osiguravanje tih podataka pisanim putem navede razloge o nemogućnosti isporuke kako bi se pravovremeno mogla pripremiti, naručiti i provesti odgovarajuća istraživanja.

Svi prostorni podatci trebaju biti na razini prometnih zona koje bi trebale biti detaljnije od onih u nacionalnom prometnom modelu što znači barem na razini naselja i statističkih krugova. Kartografski podatci trebali bi biti u GIS formatu odnosno elektroničkom obliku. To se posebno odnosi na prometne zone s atributima za generiranje putovanja te multimodalnu mrežu prometnica s pripadajućim varijablama.

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (MPPI) će osigurati dostupnost podataka koji su bili inputi za izradu nacionalnog prometnog modela ili naložiti izrađivačima modela da te podatke učine dostupnima i upotrebljivim za izradu Glavnih planova pojedinih regija Republike Hrvatske. To se prvenstveno odnosi na podatke koji su služili za modeliranje putovanja po 4-koračnom modelu putovanja.

Podaci za 4-koračni model putovanja su:

- atributi prometnih zona iz kojih su generirana kretanja putnika i tereta,
- stope po kojima su generirana putovanja za produkciju i atrakciju po svrhama putovanja i vrstama tereta,
- podaci o distribuciji putovanja po svrhama za putnike i teret (ukupan broj putovanja, frekvencija i duljina putovanja, prosječna duljina putovanja, parametri funkcije otpora gravitacijskog modela itd.),
- podaci po kojima je napravljena načinska raspodjela putovanja (teretni i putnički),
- podaci o dodjeli putovanja na mrežu za sve modalitete prometa.

Konzultant će u suradnji s Naručiteljem pribaviti podatke koji će biti generatori putničkog i teretnog prometa. Ovi podaci se unose u prometni model kao atributi prometnih zona. Atributi bi trebali biti prikupljeni po uzoru na nacionalni prometni model po prostornim jedinicama koje će se odrediti na području obuhvata (gradovi i općine u obuhvatu).

Konzultant će pribaviti socioekonomske podatke koji se dovode u korelaciju s prometom na području obuhvata a to su stanovništvo, bruto društveni proizvod (BDP), zaposlenost, prihodi, turizam, uvoz-izvoz, regionalne razlike, usporedba sa susjednim zemljama.

Konzultant će organizirati ili naručiti provedbu ankete o navikama putovanja (anketa kućanstava) i anketu prijevoznika po uzoru na istraživanja koja su provedena u okviru izrade nacionalnog prometnog modela za putnička i teretna putovanja.

Naručitelj će organizirati i koordinirati prikupljanje podataka od strane svih poduzeća i institucija koje su u nadležnosti Zadarske županije/Grada Zadra i jedinica lokalnih samouprava. Naručitelj će u suradnji s Ministarstvom unutrašnjih poslova (MUP) prikupiti podatke o broju registriranih automobila na području obuhvata masterplana.

Konzultant prikuplja podatke od svih ostalih nadležnih institucija.

3.3. Izrada plana za redovno prikupljanje podataka

Potrebno je izraditi plan u kojemu se navodi vrsta podataka koji se moraju redovno prikupljati i metoda i učestalost prikupljanja pojedine vrste podataka (ankete, redovno generiranje podataka - oprema za brojanje, mikrocenzus itd.) i način na koji se to može institucionalizirati. Treba također utvrditi učestalost i način ažuriranja podataka.

3.4. Izrada multimodalnog prometnog modela

Za analizu trenutačne situacije prometnog sustava, utvrđivanje glavnih problema u prometu i procjenu budućih prometnih tokova, konzultant mora razviti multimodalni prometni model koji uključuje privatni prijevoz i razne oblike javnog prijevoza.

Važno je naglasiti da je osnovna svrha prometnog modela pomoć u analizi postojeće situacije prometnog sustava i utvrđivanju uskih grla u trenutačnom vremenskom obzoru (model početne godine) i u budućnosti (scenarij trendova). Kako je već navedeno u prethodnim poglavljima, treba uzeti u obzir da prikupljanje podataka i analiza trenutačne situacije nisu povezani samo s modeliranjem i da trebaju uzeti u obzir cijeli niz podataka o prometu i povezanih podataka.

S obzirom na ciljeve masterplana, potrebno je razviti cjelovit, kalibriran i provjeren prometni model koji uključuje sljedeće:

- Model generiranja putovanja,
- Model distribucije putovanja,
- Model modalne podjele,
- Model dodjele putovanja,

U prometnom modelu potrebno je navesti i na razini mreže i na razini svake dionice/linije/koridora/zone za svaki od utvrđenih vremenskih obzora:

1. Potražnju u prometu po vrsti prijevoznog sredstva i kategoriji korisnika,
2. Vrijeme putovanja za privatni prijevoz,
3. Vrijeme putovanja za javni prijevoz,
4. Vrijeme putovanja za ostale vrste prijevoza (ako je relevantno),
5. Generalizirane troškove za privatni prijevoz,
6. Generalizirane troškove za javni prijevoz,
7. Putnički kilometri po vrsti prijevoznog sredstva,
8. Putnički sati po vrsti prijevoznog sredstva,
9. Emisije koje generira promet.

Prometni model treba dostaviti na GIS podlozi radi omogućavanja dodatnih razrada (kao što je pokrivenost javnim prijevozom itd.) i osigurati jednostavno sučelje putem uobičajenih informacijskih sustava dostupnih na različitim administrativnim razinama.

Konzultant mora ugovaratelju dostaviti sljedeće:

- Razrađen, provjeren i kalibriran prometni model u digitalnom obliku koji postaje vlasništvom naručitelja,
- Korisnički softver za prometni model s licencom (zajedno s jasnim zahtjevima za hardver

- i uputama za održavanje hardvera i softvera) koji postaje vlasništvo naručitelja,
- Korisnički priručnik za prometni model.

Model bi trebao biti (barem) standardni četvero-stupanjski na komercijalno dostupnom softveru; kako bi ga nadležne treće strane mogle jednostavno koristiti, treba dostaviti priručnike i cjelokupnu tehničku dokumentaciju za model koja mora uključivati, među ostalim:

- Pokretanje modela,
- Rukovanje modelom,
- Mijenjanje parametara potražnje u prometu,
- Mijenjanje parametara ponude u prometu,
- Generiranje i promjena matrice P/O,
- Generiranje i promjena prometne mreže,
- Korištenje ostalih značajki modela.

Na kraju zadataka, model se dostavlja naručitelju u cijelosti i to na način na koji se može u potpunosti funkcionalno koristiti - tj. s potpunom licencom za softver, odgovarajućim temeljnim hardverom (uz navođenje uputa za održavanje za obje komponente) te uz odgovarajuće osposobljavanje internih stručnjaka (1 osposobljeni stručnjak) koji će raditi na softveru radi modeliranja prometa i prometnog modela. Naručiteljeve kvalificirane osobe moraju imati završeno više obrazovanje kao inženjeri prometa, bez iskustva u modeliranju prometa.

3.5. Analiza trenutačne situacije i trendova

Na temelju analize podataka i informacija te ishoda prometnog modela, Izrađivač treba izvršiti sveobuhvatnu analizu trenutačne situacije i trendova pokrivajući sve aspekte bitne za prometni sustav iz perspektive politike, organizacijskog/institucionalnog ustroja, upravljanja, voznog parka i infrastrukture.

Izrađivač mora, među ostalim, za odgovarajuće vrste prometa izvršiti analizu sljedećih „slojeva”: kakvoća infrastrukture, kapacitet infrastrukture, prometna sigurnost, trenutačna i buduća potražnja (uključujući uzorke P/O), pristupačnost, funkcionalnost mreže, kakvoća i kapacitet voznog parka, organizacija sustava, institucionalni ustroj, trenutačni sustav upravljanja i održavanja, operativna ograničenja, analiza crnih točaka, okoliš, prometna politika, parkirni sustav, sigurnost putnika itd.

Analiza se potom „sastavlja” iz intermodalne i multimodalne perspektive.

Analiza temeljena na prometnom modelu izrađuje se prateći dva osnovna scenarija:

- Trenutačno stanje mreže (2017. godina je godina za izgradnju i kalibraciju modela), utvrđivanje trenutačnih potreba, uskih grla, itd.
- Budući scenarij „učini minimalno” (do 2030.g.) radi utvrđivanja i budućih prometnih potreba i uskih grla. U tom scenariju, na razini mreže, predviđaju se standardni zahvati održavanja i projekti koji su već u izgradnji, također uz unaprjeđenja utvrđena u strategiji prometnog razvitka RH koja su već u tijeku i pozitivno ocijenjena. Na razini potražnje, u tom scenariju treba uzeti u obzir razvoj na temelju pretpostavljenih razina rasta, osnovnih socioekonomskih promjena i promjena vezanih uz uporabu zemljišta

itd. U toj analizi treba uzeti u obzir potencijalne diskontinuitete i u nju uključiti i odgovarajuća planirana ulaganja u ostale sektore (obrazovanje, zdravlje, kruti otpad, turizam, industrija, logistika itd.) na području jer će ona utjecati na uzorke buduće potražnje. Do mjere do koje je to moguće, razvoj potražnje treba razraditi na temelju tri moguća scenarija (visoki/srednji/niski), uz utvrđivanje najvjerojatnijeg scenarija.

Analiza trenutačne situacije i trendova (razvoj mreže po načelu „učini minimalno”/„ne čini ništa” uz očekivani porast/promjenu u potražnji) najvažniji je aspekt ovog masterplana jer će se njime utvrditi potrebe prometnog sustava koje su temelj za definiciju ciljeva. Zbog toga treba biti što sveobuhvatnija uzimajući u obzir dostupne podatke. Zadnji korak analize treba biti sinteza ishoda uz primjenu u literaturi dostupnih metoda (na primjer SWOT analiza).

3.6. Definiranje posebnih ciljeva masterplana

Uzimajući u obzir ishode izvršenih analiza, utvrđuju se multimodalni posebni ciljevi masterplana radi osiguravanja potencijala, razvoja prednosti ili prevladavanja slabosti ili prijetnji. Ciljevi mogu biti ciljevi pristupačnosti, povezanosti itd.

Popis ciljeva treba kvantificirati koliko god je to moguće, s obzirom na znanje i prirodu cilja.

Za svaki poseban cilj treba definirati pokazatelj i ciljanu vrijednost radi nadzora razvoja masterplana i razine realizacije željenih ciljeva. Pokazatelji trebaju biti lako mjerljivi uzimajući u obzir mogućnosti koje nudi prometni model.

3.7. Razvoj mjera za postizanje zadanih ciljeva

Mjere se razvijaju za sve vrste prometa i trebaju pokrivati sljedeća područja:

- Organizacija (promjene u postojećim prometnim politikama i zakonodavstvu prometna udruženja, usklađivanje voznih redova, novi pristup usklađivanju javnog prijevoza, sustavne promjene u postupku planiranja projekta, naplata karata itd.),
- Upravljanje (upravljanje prometom, promjene u operativnom konceptu, preusmjeravanje linija, uklanjanje ili uvođenje novih stanica i postaja, vozni park, itd.),
- Infrastruktura (produžeci, povećanje kapaciteta, povećanje projektirane brzine, reorganizacija postaja i drugo).

Prvo je potrebno utvrditi realistični niz mjera kojima se može raditi na postizanju utvrđenih ciljeva:

- Mjere treba utvrditi/razviti uz jasnu povezanost s ishodima analize i utvrđenim ciljevima. Mjere mogu uključivati i one koje proizlaze iz prethodnih studija. Mjere/projekte koji se već provode uglavnom nije potrebno dodatno procjenjivati i može se ih uključiti u scenarij „učini minimalno”;
- Te mjere treba preispitati i filtrirati prema tome na koji način se njima ispunjavaju ciljevi. Mjere kojima se u slaboj mjeri podržavaju ciljevi ili koje su u značajnoj mjeri u sukobu s ciljevima isključuju se iz daljnjeg razmatranja ili ponovno osmišljavaju.
- Treba provesti analizu međuovisnosti preostalih mjera radi izbjegavanja djelomičnog ponavljanja mjera ili postojanja mjere koja uključuje nekoliko drugih mjera.

Krajnji rezultat ove faze postupka treba biti niz potvrđenih i razumnih mjera. Taj niz mjera može se potom podvrgnuti daljnjoj sintezi i analizi:

- U tu svrhu, za svaki cilj ili niz ciljeva, mjere treba razvrstati u komplementarne i alternativne skupine mjera (npr. različita rješenja za postizanje istog cilja);
- Treba odabrati preferiranu skupinu mjera (alternativnu) po cilju - barem - pomoću kvalitativne usporedbe uzimajući u obzir širok raspon kriterija kao što su tehnički, operativni, zaštita okoliša, financijski, podrška ispunjavanju drugih ciljeva itd. O konačnom skupu kriterija odlučuje se tijekom izrade masterplana, iako Konzultant u prijedlogu može predložiti preliminarni skup kriterija;
- U ovoj fazi treba izvršiti drugu analizu međuovisnosti odabranih mjera za različite ciljeve;
- Konačni rezultat gornjeg postupka bit će popis mjera koje će značajno podržavati ciljeve na učinkovit i djelotvoran način zbog čega se može razmotriti njihovo uključivanje u Prometni plan;
- izrada nove organizacije integralnog javnog prometnog sistema koji mora obuhvatiti različite oblike ponude, a što uključuje linijski orijentirane usluge, koridorno orijentirane usluge i fleksibilne oblike vrsta usluga za odaziv na potražnju:
 - i. usluge davanja prijevoza učenika od/do osnovnih škola
 - ii. razviti i izraditi minimalne standarde usluga u javnom prijevozu
 - iii. razviti pristup integriranom, regionalnom, povezanom, faznom redu vožnje
 - iv. na temelju predloženih redova vožnje utvrditi broj, tip i karakteristike vozila javnog prijevoza
- izraditi operacijske i infrastrukturne mjere:
 - i. utvrditi opcije za operacijski menadžment i kontrolu provedbe redova vožnje kao i minimalne tehničke uvjete sustava
 - ii. utvrditi opcije informiranja korisnika o mogućnostima putovanja
 - iii. utvrditi opcije informiranja korisnika za vrijeme putovanja kao i minimalne tehničke uvjete sustava
 - iv. utvrditi lokacije/pozicije integracije prometnih sustava – intermodalni čvorovi
 - v. kategorizirati pozicije/lokacije integracije za utvrđivanje minimalnih standarda za njihovo opremanje
 - vi. utvrđivanje ostalih infrastrukturnih radova potrebnih za provođenje organizacije i operacija
 - vii. utvrditi opcije za administrativno upravljanje budućeg integriranog javnog prometa
- izraditi plan implementacije:
 - i. izrada procjena troškova za implementaciju s davanjem prijedloga vezano za financiranje implementacije i budućeg menadžmenta
 - ii. utvrđivanje faza implementacije
 - iii. izrada tri scenarija razvoja javnog prijevoza koji se odnosi na uobičajene mjere poslovanja, pojačane mjere i progresivne mjere.
- prognoza od 2020, 2030, 2040:
 - i. evaluacija utjecaja predloženih mjera koji proizlaze iz tri planirana scenarija
 - ii. modalno razdvajanje putničkog prometa koristeći analizu

- ekonomске kompetitivnost na specifičnim rutama
- iii. tok putnika i efikasnost prometnih linija
- iv. skraćenje vrijeme putovanja
- v. prognoza prihoda
- vi. prioritizacija mjera temeljeći se na načelnoj CB analizi

3.8. Modeliranje scenarija "učini sve"

Cijeli niz preferiranih mjera može se povezati u scenarij „učini sve” koji treba modelirati u prometnom modelu, i na taj način utvrditi okvirnu vrijednost odabrane skupine „strateških” ključnih pokazatelja (KPI-ova).

Ako ti pokazatelji ne postižu utvrđene ciljne vrijednosti, treba ponoviti preliminarnu procjenu alternativnih skupina mjera radi uključivanja nove mjere i postizanje odabranih KPI-ova. Ovaj postupak treba ponavljati sve do postizanja ciljnih vrijednosti odabranih KPI-ova.

Radi omogućavanja tog koraka mjerama treba dodijeliti određene osnovne parametre uspješnosti kako bi ih se moglo modelirati, prema ovim osnovnim načelima:

- Za one mjere koje već imaju odgovarajuću i odobrenu studiju izvedivosti, karakteristike bi trebale biti u skladu s ishodima te studije;
- Za mjere koje još nemaju odgovarajuću definiciju iz studije izvedivosti, u prvom navratu tehnička bi svojstva trebala odgovarati minimumu koji proizlazi iz preliminarne procjene „projektiranja” na temelju dostupnih podataka (npr. odabir prometnog sustava i osnovni elementi uspješnosti na temelju dostupnih podataka o očekivanom protoku itd.).
- Izrađivač mora pripremiti jasan plan rada za Plan povezan s Strateškom procjenom utjecaja na okoliš) koja se izrađuje istovremeno s Planom ali kroz zaseban zadatak). U Planu se jasno treba navesti međupovezanost dvaju postupaka, ključne točke i povezani dionici i institucijske razine uključene u postupak donošenja odluka i odobravanja.

3.9. Strateška procjena utjecaja Plana na okoliš (Strateška studija)

Strateška procjena utjecaja Plana na okoliš (Strateška studija) je predmet ove nabave i projektnog zadatka te se izrađuje i provodi sukladno Zakonu o zaštiti okoliša (NN. br. 80/13, 153/13 i 80/145), Zakonu o zaštiti prirode (NN. 80/13), Uredbi o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN. br. 110/2007) i Direktivi Europske unije 2001/42/EZ

Cilj projektnog zadatka je izrada Strateške studije utjecaja **masterplana razvoja funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija** kao stručne podloge temeljem koje se provodi strateška procjena utjecaja masterplana na okoliš, a sve sukladno ciljevima masterplana koji su definirani u prethodnim poglavljima ovog dokumenta.

Strateškom studijom utjecaja na okoliš potrebno je analizirati i ocijeniti osobito:

- vjerojatno značajne utjecaje planiranih rješenja i pojedinih zahvata na okoliš,
- kumulativne utjecaje i konflikte različitih namjena i građevina unutar obuhvata plana,
- varijantna rješenja i obrazloženje najprihvatljivijeg varijantnog rješenja,
- mjere zaštite okoliša uključujući mjere sprječavanja, smanjenja, ublažavanja i

- kompenzacije štetnih posljedica provedbe plana, te
- predviđene mjere praćenja stanja okoliša.

Stratešku studiju potrebno je započeti **u najranijoj fazi izrade masterplana i izrađivati je paralelno s masterplanom** te je potrebna stalna suradnja i razmjena informacija ovlaštenika s izrađivačem masterplana kako bi se rezultati **Strateške studije** integrirali u masterplan i ostvarila svrha njegove izrade.

Strateška studija je podložna izmjenama i dopunama sukladno zahtjevima Povjerenstva, te mišljenjima javnopravnih tijela, mišljenjima tijela jedinica regionalne i lokalne samouprave, primjedbama i očitovanjima građana.

U izradi Strateške studije, kao i masterplana, će se u što većoj mjeri uključiti participacija javnosti i zainteresirane javnosti, te se planiraju radionice za građane i udruge koje će se organizirati u ranijim fazama izrade strateške studije radi dobivanja inputa za njenu izradu.

Strateška studija mora sadržavati sljedeće:

- kratki pregled sadržaja i glavnih ciljeva masterplana i odnosa s drugim odgovarajućim planovima i programima;
- podatke o postojećem stanju okoliša i mogući razvoj okoliša bez provedbe masterplana;
- okolišne značajke područja na koja provedba masterplana može značajno utjecati;
- postojeće okolišne probleme koji su važni za Glavni plan, posebno uključujući one koji se odnose na područja posebnog ekološkog značaja, primjerice područja određena u skladu s posebnim propisima o zaštiti prirode;
- ciljeve zaštite okoliša uspostavljene po zaključivanju međunarodnih ugovora i sporazuma, koji se odnose na Glavni plan, te način na koji su ti ciljevi i druga pitanja zaštite okoliša uzeti u obzir tijekom izrade masterplana;
- vjerojatno značajne utjecaje (sekundarne, kumulativne, sinergijske, kratkoročne, srednjoročne i dugoročne, stalne i privremene, pozitivne i negativne) na okoliš, uključujući biološku raznolikost, stanovništvo i zdravlje ljudi, zaštićena područja prema posebnom propisu, biljni i životinjski svijet, tlo, vodu, more, zrak, klimu, materijalnu imovinu, kulturno-povijesnu baštinu, krajobraz, uzimajući u obzir njihove međudnose;
- mjere zaštite okoliša uključujući mjere sprječavanja, smanjenja, ublažavanja i kompenzacije nepovoljnih utjecaja provedbe masterplana na okoliš;
- kratki prikaz razloga za odabir razmotrenih varijantnih rješenja, obrazloženje najprihvatljivijeg varijantnog rješenja masterplana s obzirom na okoliš uključujući i naznaku razmatranih varijanti i opis provedene procjene, uključujući i poteškoće (primjerice tehničke nedostatke ili nedostatke znanja i iskustva) pri prikupljanju potrebnih podataka;
- opis predviđenih mjera praćenja;
- ostale podatke i zahtjeve kako se utvrdi prilikom određivanja sadržaja strateške studije u posebnom postupku sukladno dostavljenim mišljenjima;
- ne-tehnički sažetak podataka uključujući i naznaku razmatranih varijanti;

Ukoliko se ukaže potrebnim Strateška studija će sadržavati poglavlje glavne ocjene prihvatljivosti masterplana za ekološku mrežu i to kako slijedi:

- podatke o ekološkoj mreži (opis ekološke mreže na koju Glavni plan može utjecati);
- kartografski prikaz područja ekološke mreže u odgovarajućem mjerilu;
- opis mogućih značajnih utjecaja provedbe masterplana na ekološku mrežu
- prikaz drugih pogodnih mogućnosti (varijantna rješenja) i njihov utjecaj na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže;

- prijedlog mjera ublažavanja negativnih utjecaja provedbe masterplana na ekološku mrežu i program praćenja ekološke mreže;
- zaključak (konačna ocjena prihvatljivosti masterplana za ekološku mrežu uz primjenu predloženih mjera ublažavanja);

Bitno je napomenuti da Stratešku studiju treba izraditi u skladu s Odlukom o sadržaju strateške studije. Nositelj izrade masterplana još nije započeo postupak donošenja Odluke o sadržaju strateške studije.

Minimalne obveze ovlaštenika (izrađivača) tijekom provedbe postupaka Strateške procjene utjecaja na okoliš :

- pružati administrativnu i stručnu podršku nositelju izrade prilikom provedbe postupka strateške procjene
- surađivati s nositeljem izrade i izrađivačem masterplana i pratiti tijek izrade masterplana
- upozoriti izrađivača i nositelja izrade masterplana o predloženim aktivnostima koje bi mogle značajno utjecati na okoliš, te pomoći izrađivaču masterplana u pronalaženju optimalnog rješenja
- dopuniti sadržaj strateške studije ako se tijekom izrade masterplana pokaže da je potrebno obraditi još koje ključno pitanje zaštite okoliša,
- po potrebi predlagati izbacivanje poglavlja iz propisanog sadržaja ukoliko se tijekom izrade masterplana pokaže da neka pitanja više nije potrebo obrađivati
- upozoriti nositelja izrade ukoliko se pokaže da bi Glavni plan mogao imati značajan prekogranični utjecaj
- po dovršetku strateške studije istu dostaviti nositelju izrade
- sudjelovati u radu Povjerenstva za stratešku procjenu na način da prezentira Stratešku studiju i odgovara na pitanja članova Povjerenstva
- nakon održane sjednice Povjerenstva (ili više sjednica) dorađivati Stratešku studiju sukladno primjedbama članova Povjerenstva i zahtjevima nositelja izrade te dostaviti ispravljenu i dopunjenu Studiju nositelju izrade u roku navedenom u zahtjevu
- sudjelovati u javnoj raspravi na način da za vrijeme javnog izlaganja prezentira studiju i odgovara na pitanja prisutnih
- očitovati se na mišljenja, primjedbe i prijedloge iz javne rasprave i svojim očitovanjem predložiti konačne mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša.
- pripremiti nacrt izvješća o načinu na koji su pitanja zaštite okoliša integrirana u masterplan, o načinu na koji su rezultati strateške studije, mišljenja javnopravnih tijela, primjedbe, prijedlozi i mišljenja javnosti, te rezultati prekograničnih konzultacija, ako su bile obvezne sukladno Zakonu, razlozima prihvaćanja odabranog varijantnog rješenja Master plana, mjerama zaštite okoliša, o načinu praćenja primjene mjera koje su postale sadržajem masterplana, te o načinu praćenja značajnih utjecaja na okoliš donesenog masterplana.

3.10. Izrada plana provedbenih aktivnosti

Plan provedbenih aktivnosti treba najmanje uključivati :

- Detaljne planove za daljnji razvoj mjera (npr. potrebne daljnje detaljne studije za razvoj mjera u aktivnosti i/ili projekte) uz jasno definirane odgovornosti i rokove;
- Scenarij provedbene strategije uzimajući u obzir sve mjere (političke, organizacijske, operativne i infrastrukturne), uzimajući u obzir prioritete, logičke ovisnosti, vrijeme potrebno za pripremu, ljudske resurse i potrebe za

financiranjem, izvore i uvjete za dodjelu odgovornosti. Kratkoročno planiranje od 4-5 godina treba provesti u više detalja jer se ono obično prenosi u proračun vlade, dok u narednim razdobljima ono može biti općenitije;

- Navođenje planiranog termina za sljedeće preispitivanje/ažuriranje masterplana uzimajući u obzir potencijalne diskontinuitete i nastavak postupka planiranja;
- Konačni niz „strateških” KPI-ova s ciljnim vrijednostima ako je potrebno;
- Program nadzora provedbe masterplana uključujući metodu mjerenja pokazatelja. Dobra je praksa imati stalni nadzor (npr. tromjesečna/polugodišnja/godišnja kratka izvješća) i veliko izvješće o pregledu/nadzoru svakih nekoliko godina;
- Analiza glavnih rizika za provedbu, uz mjere za ublažavanje/nepredviđene slučajeve.

U Provedbenom planu treba definirati scenarij provedbene strategije za razdoblje masterplana, uzimajući u obzir stvarni kapacitet provedbe sustava. Za tu definiciju treba poduzeti sljedeće korake:

- Stvarne mogućnosti sustava (iz organizacijske/institucijske i operativne perspektive) za pripremu i provedbu projekta. Pritom treba u obzir uzeti tehnička, zakonska, tržišna ograničenja, stvaran kapacitet radnog opterećenja itd., i predviđene dostupne proračune CAPEX i OPEX po godini, dodatno podijeljene po izvorima financiranja;
- Može se izvršiti odabir preferiranih mjera za ovaj scenarij za razdoblje masterplana, uglavnom na temelju načela utvrđenog pozitivnog potencijala i učinkovitosti u pogledu ispunjavanja ciljeva. O ovom postupku i njegovim načelima odlučuje se tijekom razvoja masterplana;
- Na temelju gore navedenih podataka i informacija, prometni model može se razraditi za svaki od utvrđenih provedbenih scenarija, uz izračun očekivanih vrijednosti odabranih KPI-ova. Stupanj postizanja KPI-ova procjenjuje se za odabrani scenarij;
- U slučaju da modelirane vrijednosti KPI-ova ne postignu očekivane minimalne ciljeve za scenarij, treba preispitati ciljeve ili poduzeti dodatne radnje radi poboljšanja izvedbe sustava u pogledu mjera i, ako je moguće, uz utvrđivanje boljih financijskih rješenja. U određenim slučajevima može postati vidljivo da su ciljne vrijednosti pokazatelja nerealne. U tom slučaju ciljeve treba preispitati.

4. Izvješća i isporučevine

Izvješća priprema Konzultant, a način na koji se ta izvješća predstavljaju definira ugovaratelj u dogovoru s MMPI-om.

U nastavku se nalazi okvirni popis izvješća:

Prometni Model:

1. Izvješće o kakvoći i dostupnosti podataka
2. Izvješće o zatečenom stanju,
3. Analiza podataka i izvješće o anketi o prometu uključujući „redovni plan generiranja podataka“,
4. Izvješće o prometnom modelu,

5. Izvješće o analizi trenutačne situacije i trendova,
6. Preliminarni prijedlog masterplana,
7. Konačni prijedlog masterplana,
8. Izvješće o provedbenom planu.

Strateška procjena utjecaja na okoliš.

1. Izvješće o početku postupka i izrade,
2. Izvješće o danim upozorenjima izrađivaču izrade masterplana o predloženim aktivnostima koje bi mogle značajno utjecati na okoliš, te pomoći izrađivaču masterplana u pronalaženju optimalnog rješenja,
3. Radna verzija Strateške studije koja se upućuje u postupak,
4. Izvješće o javnom izlaganju,
5. Izvješće o dovršetku postupka Procjene utjecaja na okoliš.

Masterplan razvoja FR Sjeverna Dalmacija:

1. Izvješće o zatečenom stanju,
2. Preliminarni prijedlog masterplana,
3. Konačni prijedlog masterplana,
4. Izvješće o javnom izlaganju,
5. Izvješće o provedbenom planu masterplana,

Ostala Izvješća, kao što je Izvješće o napretku, mogu se zatražiti po potrebi.

5. POTREBNE PROCEDURE ZA IZVRŠENJE UGOVORA

- Redovne konzultacije s projektnim timom Naručitelja putem e-mail-a, najmanje jedanput tjedno;
- Ispravci dokumenta u skladu sa zahtjevima projektnog tima ili Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture;
- Pripremu i sudjelovanje u javnom predstavljanju dokumenta;
- Korištenje vizuala u svim dostavljanim dokumentima i isporukama, sukladno dokumentu „**Informiranje, komunikacija i vidljivost projekata Upute za korisnike za razdoblje 2014. – 2020.**“ koji se može naći na http://www.strukturnifondovi.hr/UserDocsImages/kako_do_fondova/korak1/guidelinesforfundbeneficiaries-informationandvisibility.pdf
- Za vrijeme pripreme master plana Pružatelj usluge mora uspostaviti organizacijsku strukturu projektnog tima i osigurati ured i opremu u gradu Šibeniku